

Ю.А. Трунов¹
Верхняя Пышма
О. Е. Субботина (Ольга Смирнягина)²,
Новоуральск
С.Н. Некрасов³
Екатеринбург

**УРАЛО-СИБИРСКАЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА
ГОСУДАРСТВА: АЭРОЭСТАКАДНЫЙ ТРАНСПОРТ –
«ПРОРЫВ» РОССИИ В БУДУЩЕЕ**

Урал выполняет роль глобального проекта для России, но само освоение Урала как сочленения средствами Государевой дороги двух частей России обеспечило ее превращение в имперскую государственность. На основе идеи воссоздания легендарной «Бабиновской» дороги, создавшей Россию, родилась Урало-Сибирская стратегическая инициатива, которую поддержали ученые – изобретатели уникального аэроэстакадного транспорта из Новосибирска. Задача развития единой судьбы человечества на просторах Большой Евразии реализуется средствами нового транспорта, преодолевающего ограничения колеса, с тем чтобы через центр Евразии соединить транспортными магистралями порты Северного морского пути с портами Тихого и Индийского океанов. Новый взлёт нашего Отечества, его выход на уровень собственного глобального проекта может быть вновь заложен воссоздаваемой на новой технологической основе Государевой дорогой с запада на восток и с севера на юг.

Ключевые слова: Государева дорога, Бабиновская дорога, Российская империя, Уральская мечта, аэроэстакадный транспорт, Урало-Сибирская стратегическая инициатива, единая судьба человечества, Ноев ковчег человечества, глобальный проект России.

Yu.A. Trunov
Upper Pyshma
O. E. Subbotina (Olga Smirnyagina),
Novouralsk
S.N. Nekrasov
Yekaterinburg

**URAL-SIBERIAN STRATEGIC INITIATIVE OF THE STATE:
AEROSTATICALLY TRANSPORT – “BREAKTHROUGH” OF RUSSIA
IN THE FUTURE**

The Urals serves as a global project for Russia, but the very development of the Urals as a junction by means of the sovereign road of two parts of Russia ensured its transformation

¹ *Трунов Юрий Андреевич* – социолог, руководитель организации «Встречь Солнца» Верхняя Пышма. Россия. E-mail: trunov_ura@mail.ru

² *Субботина Ольга Евгеньевна* (Ольга Смирнягина) – поэтесса. Новоуральск. Россия. E-mail: trunov_ura@mail.ru

³ *Некрасов Станислав Николаевич* – доктор философских наук, профессор УрФУ, председатель РОО Общество «Знание-народу». Екатеринбург. Россия. E-mail: Nekrasov-ural@yandex.ru

into an Imperial state. Based on the idea of recreating the legendary “Babinovskaya” road that created Russia, the Ural-Siberian strategic initiative was born, which was supported by scientists-inventors of a unique Aero-Overpass transport from Novosibirsk. The task of developing the common destiny of mankind in the vast expanses of Greater Eurasia is being implemented by means of a new transport that overcomes the limitations of the wheel, in order to connect the ports of the Northern sea route with the ports of the Pacific and Indian oceans through the center of Eurasia. The new rise of our Fatherland, its rise to the level of its own global project, can be re-established on a new technological basis by the Sovereign road from West to East and from North to South.

Keywords: Sovereign road, babinovskaya road, Russian Empire, Ural dream, Aero-Overpass transport, Ural-Siberian strategic initiative, United destiny of mankind, Noah’s ark of humanity, global project of Russia.

Исследователи древнейших времен часто считают, что Урал и Восточная Сибирь – территория особого рода, «колыбель», «прародина человечества». Следует заметить, что наименование «Урал» как самодостаточного региона ранее не существовало и оно появилось во времена В. Н. Татищева, а до этого времени территория за Камнем (так раньше назывались Уральские горы) была известна как Югра, Сибирь, Тартария. Многие народы, культуры, государства и религии в «туманной дымке тысячелетий» брали здесь свое начало и завершали свое существование. На этот счет имеются научно обоснованные свидетельства.

Урал, на поверку, играет некую таинственно-сакральную роль, несет бремя священной ответственности за самобытность Русской цивилизации и сохранение целостности нашего Отечества. Урал – хребет, твердыня, «сварной шов» России. Урал и доньше остаётся территорией «фазового перехода» государственных образований в своё качественно новое состояние. Исторический пример тому – «превращение» Святой Руси в Российскую Империю. Именно Урал выполняет роль глобального проекта для России. Одним из проектов освоения Урала и сочленения двух частей России для превращения ее в имперскую государственность была дорога. В новом тысячелетии речь пойдет о той же дороге, но в новом облике. Эта новая дорога выполнит роль не узконационального проекта России, но ее глобального проекта, который впишется в китайский «красный проект» и интегрирует распадающийся под ударами пандемии и цифрового порядка рыночный либеральный проект Запада в единую судьбу человечества.

Такого рода «переход» наше Отечество претерпело благодаря первой, полностью сухопутной, трансконтинентальной Государевой дороги, появившейся на карте России в конце XVI в. В результате Москва за менее чем полтора-два столетия воссоединилась с Сибирью,

Арктикой, Дальним Востоком, Калифорнией и Аляской, установила торговлю с Китаем и Индией⁴. Так, Великое княжество Московское из средневековой, национальной провинции регионального масштаба преобразовалось в многонациональную Российскую империю благодаря масштабному движению русских первопроходцев «Встречь Солнца» к Тихому океану⁵.

Его вполне можно сопоставить с европейской эпопеей освоения Америки веком ранее с той лишь разницей, что перед европейскими колонистами простирались океанические просторы, нашим соотечественникам приходилось протискиваться через «игольное ушко» старинных гор. Тогда, в период Великих географических открытий, проявили себя в полную силу присущие русскому народу интенции – мощнейший потенциал, «позволивший одержать Победу 1945 г., освоить энергию атомного ядра и осуществить космическую программу, символами которой стали первый искусственный спутник Земли и полёт Юрия Гагарина. Можно указать также на победу русского оружия над «Великой армией» Наполеона в ходе Отечественной войны 1812 г. Или на присоединение Кавказа и Средней Азии. Или на строительство Транссиба в начале XX в., превзошедшее по своим масштабам и темпам создание трансконтинентальной железной дороги в Соединенных Штатах».⁶

Эпопея «Встречь солнца» состоялась благодаря отысканию наиболее труднопреодолимого, хотя и не очень протяженного, всего в 273 версты, участка пути из Европы в Азию через Уральские горы по географической оси Соликамск–Верхотурье. Обустройство дороги по Указу последнего из рода Рюриковичей, царя Федора, за весьма короткий срок с 1595 по 1598 гг. осуществил скромный посадский крестьянин из Верх-Усолки Артемий Бабинов с ватагой таких же крестьян. Вновь проложенный «чрезкаменный» путь в народе стал называться «Бабиновской» дорогой, а в официальных документах – «Соликамско-Верхотурским трактом». Этот участок воссоединил всю дорогу от Москвы до Тобольска в единое целое. В 1598 г. на крутом берегу реки Туры была заложена первая историческая столица Урала – Верхотурье – форпост на пути из Московии в Сибирь.

⁴ Карты, схемы и другой иллюстративный материал в презентации: «Исторические дороги Урала в ретроспективе и перспективе», пройдя по ссылке https://vk.com/doc194968841_495716605

⁵ О движении русских первопроходцев «Встречь солнца» можно узнать, набрав в поисковике Широкий Сухопутный Ход «Встречь солнца к великой мечте» или <http://nachinanie.ru/Project/Index/73677#myCarousel>

⁶ *Нагорный А.* Советский Союз: 20 лет спустя... // Завтра. 2011. 17 августа.

Соликамско-Верхотурский тракт начинался в Соли Камской и шел на восток через реки Яйву и Косьву, мимо гор Косьвинский Камень и Павдинский Камень, пересекал реку Лобву и выходил к Туре. Не позднее 1600 г. на этом пути появились ямские станции: Сурмог, Верх-Яйва, Чикман, Молчан, Верх-Косьва, а также таможенные пункты: Растесский, Павдинский, Лялинский. Говоря современным языком, Главное таможенное управление разместилось в Верхотурье. Далее от Верхотурья путь шел до Тюмени и Тобольска – летом по рекам Туре и Тоболу, зимой через Ирбит и Туринск по льду.

Функционировала дорога до 1783 г. – даты официального открытия более южного направления движения: Кунгур – Екатеринбург – Тюмень – Тобольск. Но и после этого жизнь «первой сухопутной» дороги продлилась на десятилетия, ибо заселение русскими Урала происходило с севера на юг. Этот период продолжался около двухсот лет. Свою «эстафету» служения государству Бабиновская дорога передала Московско-Сибирскому тракту, затем ТРАНСИБу и БАМу.

11 января 1598 г. – дата прибытия первого обоза в Верхотурье⁷. Может стать, это число будут считать днем рождения Российской империи? Если такое случится, то Артемий Бабинов, «сибирской дороги вожь», предстанет пред нашим взором как своего рода «Колумб» Урала, которому удалось «возжечь» таящиеся в русском народе силы «проедывания новых земель».

До открытия в 1598 г. Бабиновской дороги существовало несколько «чрезкаменных» путей (военные, торговые и купеческие пути, охотничьи тропы, волоки, дороги контрабандистов и др.). Первые пути прокладывали поморы и новгородцы. Они совершали походы в 1187 г., в 1193 г. и позже. Затем приоритет в освоении земель за Уралом перешел к Московскому государству. К 70-м гг. XV в. ими наиболее полно была освоена северная часть Уральского хребта. Все ранние пути были труднопреодолимыми, протяженными и отнимали много времени. Бабиновская дорога от Соликамска до Верхотурья была короче на две тысячи вёрст, чем пути волоком и по рекам. Она значительно экономила время в пути, так как вся трансконтинентальная дорога из Московии в Тобольск, столицу Сибири того времени, стала полностью сухопутной и комфортабельной.

Верхотурье: городок невелик, да славен как первая столица Урала. Так говорили более четырехсот лет тому назад о первой «исторической столице» Урала на Бабиновской дороге. Город на Туре по тем временам – «нервный узел» государства Российского, «врата в Сибирь».

⁷ О Верхотурье см. <https://www.youtube.com/watch?v=5eIXMLVScRU&feature=youtu.be> или набрать в поисковике: ВЕРХОТУРЬЕ: «ЕСТЬ В ВЕРХОВЬЯХ ТУРЫ КРУТ-УТЕС».

В те времена говорилось, что у врат Верхотурской таможни «лежала вся Сибирь от границ Урала до Китая».

В сочетании с широтным, сухопутным, транзитно-транспортным коридором пристани и склады Верхотурья исполняли стратегическую роль в меридионально-водном поддержании жизни «острожков» в устьях крупнейших рек Сибири за полярным кругом. Пример тому – историческая эпопея «Мангазеи златокопящей» и «Новой Мангазеи» на реках Таз и Турухан. В свою очередь, в южном направлении с Верхотурья шло массовое освоение территории Урала, возникали города и села, получала развитие горнозаводская промышленность⁸.

Таким образом, практически около двух веков на территории Зауралья преобладал дорожно-логистический уклад, а первые широтные и меридиональные «государевы» пути как своего рода «коридоры развития» послужили мощным фактором государственного строительства. Именно исторические дороги Урала обеспечили Российской империи статус «стратегического субъекта» истории, укрепили суверенитет «государевой» власти.

«Неугасимая свеча» исторической памяти и опыта первооткрывателей ныне перешла от Верхотурья к Екатеринбургу. Екатеринбург – сравнительно молодой из городов-миллионников, он концентрирует в себе силу территории особого, «планетарного» значения, расположенной в самом сердце России – «Чаше Северной Евразии». Свидетельством уникальности и неповторимости Уральского края является то, что на географической карте Евразии-России не отыскать еще одного такого региона, который отражал бы как в камере-обсуре наличие двух столиц: Москва – Санкт-Петербург, равно как на Урале: Верхотурье – Екатеринбург.

Исторически сложившийся каркас дорог Урала (не исключено, что со времен неолита) позволил Руси-России использовать их как фронтир обширнейших пространств за Уральскими горами, начиная с конца XVI в. На современном этапе социально-экономического развития и объективной потребности усиления геополитического статуса России как суверенной державы он востребован и поныне, хотя и со своей спецификой. Совершенно очевидно, что необъятные просторы Российской империи, омываемой тремя великими океанами, требуют разработки особой, национально ориентированной модели геополитического контроля над пространством.

⁸ Трунов Ю. «Второе дыхание» Верхотурья в новых геополитических реалиях // Россия в поисках национальной стратегии развития: сб. Всероссийской научной конференции, Екатеринбург; Каменск-Уральский, 2003.

Геополитическая концепция «от моря до моря» и Бабиновская дорога: забытый артефакт или мобилизационный призыв? Именно поэтому наш небольшой творческий коллектив сторонников воссоздания и современного использования исторического пути через Уральские горы – Государева дорога (Бабиновская) – в своей многолетней поисково-экспедиционной практике и анализе реального состояния легендарной дороги⁹ акцентировал внимание в первую очередь на популяризации идеи воссоздания легендарной Бабиновской дороги – дороги, создавшей Россию¹⁰. Нас поддержали в этом ученые – изобретатели уникального транспорта их Новосибирска. Так родилась урало-сибирская стратегическая инициатива.

В перспективе мы ставили цель – воплотить в реальность мечты ученых-провидцев, русских мыслителей В. П. Семенова-Тян-Шанского и А. Е. Вандама (Едрихина). Им принадлежит разработка уникальной концепт-модели геополитического контроля над Россией-Евразией – теории «от моря до моря». Их концепция позволяет с позиций национальных интересов адекватно оценивать геополитическое положение России и наметить стратегические направления её политической, экономической и культурной активности.

Мобилизационный «рывок» как особый путь развития нашего государства в конце XVI в. выразился в движении русских первопроезжцев «Встречь Солнца» к Тихому океану. То был тяжелый период испытаний, так похожий на день сегодняшний, и вопрос тогда стоял остро: «Быть или не быть?» Нам угрожали немецко-литовско-польская экспансия с запада; турецкая с юга; Финляндско-Шведское королевство, господствующее над Балтикой, с северо-запада. Военные расходы и жесткая внутренняя политика привели к расстройству всей экономики Московского государства. Вот именно тогда народная инициатива, устремившаяся на Восток и встретившая со стороны государства поддержку, превращает московскую Святую Русь в многонациональную Российскую империю. Бабиновская дорога – отрезок от Соликамска до Верхотурья всего лишь в 273 версты, и Москва «получает» свой «Северный шелковый путь»! А Верхотурье на полтора века обретает контроль над суверенитетом и «государевыми» богатствами. Возникает закономерный вопрос: а может ли послужить

⁹ См. https://www.youtube.com/watch?time_continue=3&v=fTLAJHBUZgE или набрать в поисковике: ИСТОК И ПЛАЦДАРМ СВЕРХНОВОЙ РОССИИ.

¹⁰ См. проект коллективного финансирования: гражданская акция «Неугасимая Свеча», опубликованный на площадке «Начинание», пройдя по ссылке: <http://nachinanie.ru/project/index/74484>; О результатах гражданской акции см.: <http://www.channel4.ru/stories/11485/> или <https://www.youtube.com/watch?v=2ww-9iCuh7E> или в поисковике: Путешествие по Бабиновскому тракту.

старинная дорога, создавшая Россию в XVI-XVII вв., примером для нового «взлёта» нашего богоспасаемого Отечества?

Ныне Россия готова к технологическому «рывку» – об этом заявил Президент России В. В. Путин на «Технопроме-2018» в Новосибирске. Этому посвящены его «майские указы». А на сессии Валдайского форума в октябре того же года он прямо указал на «Уральскую мечту»: «Ещё один перспективный маршрут – «Арктика – Сибирь – Азия». Его смысл в том, чтобы через Восточную Сибирь – центр Евразии – соединить транспортными магистралями порты Северного морского пути с портами Тихого и Индийского океанов...¹¹⁾

Один из авторов статьи, Ю. А. Трунов, будучи сотрудником сектора научно-технического прогресса Института экономики УрО РАН под руководством И. С. Иоффе, был участником разработки тематики освоения Северного морского пути¹²⁾. Ученые института продолжали заниматься данной тематикой, конкретным результатом которой явилась идея Уральского трансконтинентального Арктико-Индийского пояса развития¹³⁾.

Полагаем, что Евразийско-Азиатская трансконтинентальная сухопутно-широтная коммуникация – Бабиновская дорога – в совокупности с Уральско-меридиональным Арктико-Индийским поясом развития в перспективе может стать предметным наполнением реализации «Уральской мечты».

Нужна «прорывная идея» для страны, способная осуществить «Уральскую мечту». Она есть: новосибирские ученые, концептуально «отказавшись от колеса» и связанных с ним скоростей и проблем, разработали прорывную транспортную технологию 6-го технологического уклада – аэроэстакадный транспорт (АЭСТ). АЭСТ – принципиально новый вид транспортной системы. АЭСТ новосибирских ученых-новаторов В. Г. Соколова и А. Н. Серьезнова (патент № 2522189) использует принцип динамической воздушной подушки¹⁴⁾.

¹¹⁾ См. Заседание Международного клуба «Валдай» 3 октября 2019 года. URL: https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=RiRMuqvMXI

¹²⁾ *Иоффе И. С.* Зайдут и в нашу гавань корабли // Уральский рабочий. 1996. 30 октября.

¹³⁾ Сотрудник Института экономики УрО РАН Владимир Литовский представил модель создания второго порта, наряду с ямальской Сабеттой, но уже в Ненецком автономном округе: «...Требуется помимо Сабетты для УрФО еще один порт в районе Усть-Кары, который действительно можно было бы построить...» <http://www.nakanune.ru/articles/19014>, а также *Литовский В.* Теоретико-географические основы формирования доминантного урало-арктического геоэкономического пространства и его инфраструктуры. М.: ГЕОС, 2016.

¹⁴⁾ См. <https://youtu.be/IR4FDd0i5js> или в поисковике: АЭСТ – прорыв в будущее.

Соколов В. Г. – инициатор и ведущий разработчик принципиально нового вида транспорта, доктор экономических наук, кандидат физико-математических наук, профессор СГУПС, академик Российской и Международной инженерных академий. Серьезнов А. Н. – соавтор и ведущий разработчик принципиально нового вида транспорта, доктор технических наук, профессор, научный руководитель СибНИИ авиации С. А. Чаблыгина («Второй» ЦАГИ), действительный член Российской академии транспорта, действительный член Российской и Международной инженерных академий.

Созданию АЭСТ предшествовали разработки Р. Алексеева (легенда-экраноплан «Каспийский монстр») и Р. Бартини (экранолет ВВА-14). И разработка 50-летней давности модуля «Аэротрэйн» Ж. Бартена (85 пассажиров, скорость более 430 км/ч). Смерть Ж. Помпиду и Ж. Бартена не позволили завершить аэроэстакаду на линии Лион – Париж.

Затраты на создание инновационно-транспортной технологии АЭСТ В.Г. Соколова и А.Н. Серьезнова многократно ниже затрат на любой из современных видов транспорта общего пользования: железная дорога – в 2-3 раза; автодорога – в 3-4 раза, монорельса – в 15-20 раз; ВСМ – в 20-30 раз; поезд «маглев» и подземное метро – в 30-40 раз. Срок окупаемости – не более 5 лет. Социально-экономическая эффективность АЭСТ достигается благодаря: высоким скоростям перевозки грузов (в том числе транспортировка нефти без ее подогрева) и пассажиров (в том числе войск и техники); оперативной доставке грузов на дальние расстояния и обеспечению её механизмом «Just InTime» («точно в срок») без обременительных запасов; «уплотнению» пространства при помощи создания «линейных городов» вдоль трасс АЭСТ со «встроенной» экологически чистой транспортной инфраструктурой (в перспективе создание трансконтинентальных транспортных поясов развития); созданию инновационного кластера, интегрирующего не менее 30 отечественных инновационно-производственных структур (в том числе включающего мультимодальные транспортные узлы); решению проблемы занятости населения в малых городах, моногородах (в том числе удаленных поселениях Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера); «мультипликативному эффекту» в образовании – реальной потребности в подготовке специалистов высокого качества и в широком диапазоне профессий, обеспечивающих производство и функционирование АЭСТ-систем; укреплению «положительного образа» России в мире.

Инициатива Китая «единой судьбы человечества» и Россия как Ноев ковчег человечества. Проект «Один пояс, один путь» является важной частью борьбы Китая за новый мировой экономический и финансовый порядок. Именно красного Китая, который живет по принципу «одна страна – две системы». Что даст России коллегиальное участие в инициативе Китая по созданию международного сообщества «Единой судьбы человечества»? Смысл её Председатель КНР Си Цзиньпин объясняет с 2012 г. на многих площадках в Китае и за рубежом, провозглашая миру китайскую точку зрения на направление развития цивилизации на планете.

Стратегически (чего ждёт КНР от РФ) гармонично сбалансированный союз России («духовно зрелой старшей сестры») с Китаем («экономически мощного младшего брата») нам выгоден. Но как тактически правильно осуществить этот союз в условиях современной России? По поводу участия России в проекте ОПОП преобладает «странная эйфория», замечает известный исследователь А. П. Девятков¹⁵. Будучи в советское время военным разведчиком, этот политик-китаист, работавший в Китае и хорошо знающий Поднебесную, выражает серьёзную озабоченность как основатель концепции небополитики. В качестве представителя «орденской разведки», этот «разведчик будущего» аргументированно обосновывает объективную потребность «оседлать» китайского дракона русским Духом. Достижение взаимовыгодной стратегической цели возможно: "Сообщество Единой Судьбы Человечества" возможно тактикой «спина к спине»,¹⁶ – утверждает автор. Такого рода интеграционное объединение основано на равноправии, прагматизме и учёте интересов друг друга¹⁷. К тому же такая

¹⁵ См. https://www.youtube.com/watch?v=qq-U4XE_638&pbjreload=10 или в поисковике: Девятков А. Тяготение к преклонению перед Китаем. 03-10-2019.

¹⁶ Спина – символ опоры жизни организма человека. Это некая модель Вселенной в миниатюре. «Прямая спина» – в древнейших духовных традициях – «выход из себя к миру», раскрытие души, устремленность ввысь «к предвечному Свету Творца». Это «выход в высшие состояния Духа», где немислимы и невозможны низменные намерения и страсти. «Спина к спине», следовательно, честные и доверительные отношения. Это означает высокую степень сознательности и гарантии сохранения суверенности.

¹⁷ 18 января 2017 г. Председатель КНР Си Цзиньпин в ходе государственного визита в Швейцарию, в штаб-квартире ООН в Женеве выступил с изложением концепции мирового сообщества с единой судьбой. Ещё 15 января газета «Жэньминь Жибао» опубликовала статью под заголовком «Пусть концепция мирового сообщества с единой судьбой осветит будущее человечества», в которой разъясняется понятие мирового сообщества с единой судьбой, уходящее корнями в китайскую культуру тысячелетней давности и неразрывно связанной с концепцией китайской дипломатии. «В нынешнем мире интересы и судьбы всех государств тесно переплетены, постепенно формируется

практика взаимовыгодных отношений предоставляет России в рамках ЕврАзЭС возможность реализовать собственный суверенный проект, а именно: идея «Большой Евразии» обнаруживает свои истоки в концепции «От моря до моря».

В начале нового тысячелетия многие утверждали, что мы живем в «последние времена». Приватизаторы эти времена назвали «святыми», а народ – «лихими». В 2000 г. Всемирный русский народный Собор выпустил к своему заседанию газету с названием «Мы – церковь последних времен». В газете была статья С. Н. Некрасова «Верю в человека». Естественно, что автор верил тогда в человека, в его созидательные способности. А. Г. Дугин, который и пригласил автора на Собор, выступал с идеей, что Россия – это Катехон, а мир находится в состоянии Апостасии. Он уверял, что Россия – мессия, но какова же эта миссия России: неужели только подготовить мир к концу света и завершить историю? Не прошло и 20 лет, как выяснилось, что история только начинается, и сама история – это не страшный суд, как полагал Г. Гегель. Стало понятно, что человека нет, а есть классы, сословия и личности, и что человек – это продукт философской идеологии и еще донаучное понятие, которое используется разными социальными группами в своекорыстных интересах.

В Екатеринбурге в 2020 г. состоялось рождение новой идеологии, а идеология не обязана быть научной. На фоне четырех существующих мировых теорий, гранд-теорий, как выражаются социологи (либерализм, коммунизм, фашизм, консерватизм), – эта идеология пятая. Приехали видные московские ученые, но как толкователи, сторонники и популяризаторы родившейся на Урале идеологии. «Батюшка-Урал» родил новую идеологию «Россия – Ноев ковчег человечества».

В сущности, речь идет о втором после СССР пришествии России в мир. Этот мир находится в состоянии «потопа» – потопа метафизического, и речь идет о переходе от допотопного мира к подлинной истории. А поскольку наступившее столетие будет веком борьбы мировоззрений и идеологий, то специалистов по духовному производству ждет тонкая работа в области идей. В феврале в Екатеринбурге была представлена книга «Россия – Ноев Ковчег человечества» под общей редакцией Ю. В. Громыко и Ю. В. Крупнова. Российская идеология «Ноев Ковчег» и изданная ранее «Русская доктрина», казалось бы,

объемная сетчатая структура, в которой каждая часть отзывается „во всем теле“. Формирование международных отношений нового типа, основанных на взаимовыгодном сотрудничестве, создание человеческого сообщества единой судьбы – это уникальный и полный восточной мудрости план решения на основе глубоко понимаемых Китаем течений эпохи и исторических тенденций мира», – отмечается в статье.

противоречат друг другу, вступают в когнитивный диссонанс. Однако к 2020 г. «Русская доктрина» В. В. Аверьянова трансформировалась в коллективный труд под руководством В. В. Аверьянова «Русский Ковчег. Альтернативная стратегия мирового развития» и в феврале этого же года была размещена на сайте Изборского клуба.

Таким образом, были одновременно созданы две версии новой идеологии, две концепции Ковчега. Ковчег российский сложился на Урале. Ковчег русский проявился в Изборском клубе. Ситуация напоминает начало 90-х гг., когда возник Союз писателей России и Союз российских писателей. Сегодня «ковчеги» не расходятся идейно, как прежде расходились союзы писателей. «Ковчеги» идут параллельно, и их тематика не совпадает.

Никто из них не говорит о фазовом переходе, «счастливом случае», «кайросе» (по А. П. Девятову) – своего рода скачке России в состояние общепланетарного явления. Ни один из них не констатирует исторического факта геополитического феномена, наделённого глубоким сакральным смыслом – появления на географической карте первой полностью сухопутной дороги из Европы в Азию через Уральские горы – Бабиновской дороги. Собственно, благодаря её созданию православная Святая Русь преобразовалась в свое новое качество, став мощнейшей многонациональной и многоконфессиональной Российской державой.

Не отрицая значения упомянутых «доктрин», авторы настоящей статьи считают их этапом на пути развития нашего государства, а конкретно – одним из фрагментов разработки и осуществления масштабного геополитического и геоэкономического проекта «Большая Евразия», о котором В. В. Путин рассказал на юбилейном XX Петербургском международном экономическом форуме. Смысл этого проекта заключается в том, чтобы достигнуть технологического прорыва с помощью расширенных форм кооперации между государствами и интеграционными объединениями на просторах Евразии.

В. В. Путин отметил, что с ЕврАзЭС желают сотрудничать более 40 государств, а перспектива «большого Евразийского партнерства» неоднократно обсуждалась с Китаем, Индией, Пакистаном, Ираном. В. В. Путин подчеркнул: «проект «Большой Евразии» открыт, безусловно, и, для Европы, и, уверен, такое взаимодействие может быть взаимовыгодным¹⁸». В наши дни Россия уже отвернулась от чужих проектов «Энергетической сверхдержавы» и «Большой Европы», перешла к реализации собственных национальных проектов и зако-

¹⁸ Блог «Путин сегодня», 23.06.2016, <https://www.putin-today.ru/archives/28065>

номерно вернулась к присущей ей исторической роли быть центром Евразии (Heartland), т. е. к глобальному проектированию.

Авторы статьи считают, что Урало-Сибирская стратегическая инициатива: аэроэстакадный транспорт – «прорыв в будущее» – является необходимым условием для воплощения на практике доктрины «Большая Евразия». Оснований для этого достаточно, но некоторые социальные ученые полагают, что нет спасения от краха капитализма и превращения его в рентное общество как тупик истории. Но спасение есть – это не-рентное общество. Такое общество возможно не на Ковчеге и не в мировом рынке. Но это свободное общество возможно как новый социализм. Если соединить все три проекта (два проекта ковчег и проект новый социализм) чисто лингвистически воедино, то получится – «За правдивый социализм ковчег». То есть соединение механическое невозможно и необходимо диалектическое развитие идеи в исторической реальности. Сама реальность может быть понята только в ее генезисе от Прародины русского народа до Руси-России-СССР-РФ. Сегодня сама практика государственной работы и народной жизни требует признания непрерывности истории. Вопрос становится актуальным в связи с конституционной реформой, принятием поправок в Конституцию РФ. Результатом оказывается, что Россия – наследник и продолжатель СССР, возникает преемственность и единство разных форм государственности.

Она видна в присягах Красной армии (РККА), Советской армии, Российской армии. Авторы статьи давали присягу в 70-х гг. прошлого столетия, давали ее СССР, но получается, что граждане давали ее и Российской империи, и Временному правительству, и Республике Советов, и СССР, и РФ. Это невероятно для обывательского сознания, но совершенно нормально для истории нашей Родины.

В переломные моменты нашей истории были востребованы понятные простому люду лозунги, стимулирующие его историческое действие. Эти лозунги вызывают ностальгию и грусть у наших современников. Авторы настоящей статьи, проведя историософский анализ народного движения прокладки дороги «Встречь Солнца» по становлению Российской державы и изучив реальное состояние исторического пути через Уральские горы по оси Соликамск-Верхотурье – Бабиновской дороги, пришли к выводу: позитивный опыт Московского государства по «социальному проектированию» будущего необходимо использовать ныне.

Современные скоростные трассы аэроэстакадного транспорта могут быть востребованы для контроля над обширной территорией

нашего Отечества. Необходимо проявить политическую волю и государственную мудрость, с тем чтобы решиться на смелый шаг применения новейших «прорывных» транспортных технологий – инновационных транспортных систем 6+ технологического уклада – аэроэстакадного транспорта (АЭСТ). Такого рода «сумасшедшие идеи» и дают крылья цивилизации. К их числу можно отнести и инициативу по применению АЭСТ, равно как и создание дороги из Европы в Азию крестьянином Артемием Бабиновым. Создание АЭСТ имеет глубокие онтологические корни, геополитическую и макроэкономическую целесообразность, поэтому можно прогнозировать востребованность новейших транспортных систем во многих регионах России. А почин нового «взлёта» нашего Отечества может быть вновь заложен Государевой дорогой (Бабиновской).

Библиография

1. *Трунов Ю.* «Второе дыхание» Верхотурья в новых геополитических реалиях // Россия в поисках национальной стратегии развития: сб. Всероссийской научной конференции. Екатеринбург; Каменск-Уральский, 2003.